#4

CARGO ON
BY TRANS.EU

COVER STORY

Trasporto intermodale:
nuovi orizzonti per la logistica globale

Market Insights

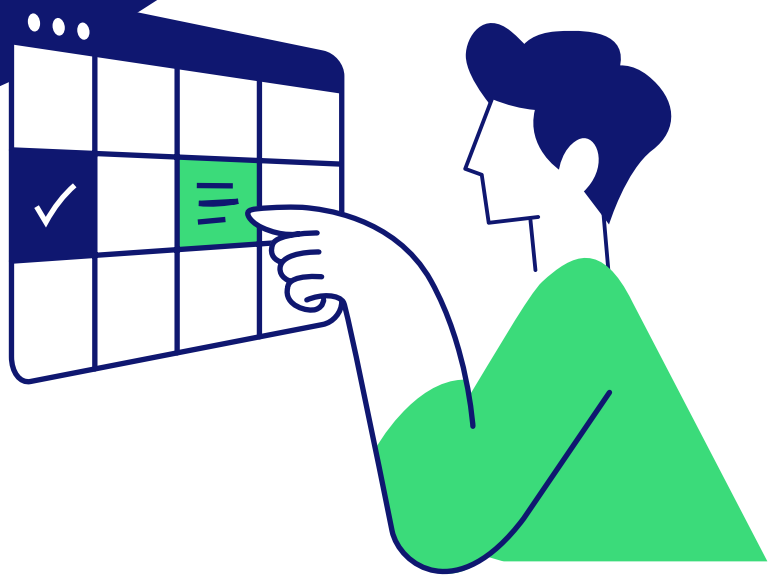
Dati dal mondo dei trasporti

- **Prezzi di trasporto in calo.**
  I vettori perdono margine e le imprese risparmiano
- **Code di camion.**
  Il settore automobilistico dice "nessuna crisi"
- **Mercato spot al top**
  o le sfide della supply chain del 2023

CargoON di Trans.eu Group S.A. è una soluzione digitale per i trasporti che aiuta a ottimizzare e automatizzare i processi, la comunicazione e la relativa documentazione del trasporto su strada.

CargoON Transport Management Solutions - **Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports e Simple Tenders** supportano le imprese con soluzioni complete e flessibili per la gestione dei trasporti.

Il creatore del marchio è **Trans.eu Group S.A.** - fornitore di soluzioni innovative per l'industria dei trasporti e della logistica, che dal 2004 sviluppa con successo una delle più importanti piattaforme logistiche in Europa.



Per iniziare bene

I manager non chiudono occhio

Ci sono molti indizi secondo i quali che l'anno in corso porterà un po' di tregua e calma alle supply chain. La domanda è: era questa la tranquillità che volevano le aziende manifatturiere e commerciali? Gli indicatori economici nell'Unione europea sono in calo, la Germania attraversa una leggera recessione e spesso i vettori non hanno merci da trasportare. D'altro canto, la relativa stabilità del mercato dei carburanti e le barre dell'inflazione che si muovono lentamente verso il basso nelle economie più forti sono incoraggianti. Le aziende hanno anche una buona opportunità per ridurre i costi di trasporto, poiché le tariffe sono in costante calo. Ma i responsabili della supply chain non dormono bene e hanno forti preoccupazioni. Prima o poi, i livelli di offerta torneranno a crescere, ma ci sarà una svolta lungo la strada? Nessuno conosce la risposta oggi.

In questo numero del Market Insights ON, tentiamo di delineare la situazione attuale delle catene di approvvigionamento, riflettendo su ciò che ci aspetta nei prossimi trimestri.

Il Team di CargoON

In questo numero

Tutto tranquillo sul mercato dei carburanti 7

Osservando la valutazione dei prezzi, le aziende di trasporto di tutta Europa e i loro clienti possono tirare un sospiro di sollievo, almeno per un po'.

Spot per maggiori risparmi 8

I prezzi delle merci hanno raggiunto i livelli visti prima della guerra in Ucraina. Una situazione difficile da immaginare fino allo scorso autunno.

Tariffe ancora incerte 10

Calo del PIL, aumento dell'inflazione e aumento dei costi energetici hanno portato a una minore domanda di trasporto.

Rallentamento dell'inflazione 13

Tutto indica che quest'anno sarà un anno di calo dell'inflazione nell'Unione europea.

In coda per i camion 15

Il nuovo mercato delle vendite di autocarri si muove in controtendenza rispetto alle previsioni.

In questo numero

Container in tutta Europa

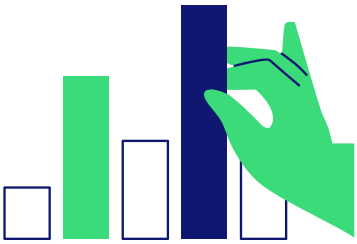
Stiamo vivendo una rivoluzione dei trasporti in Europa. Il trasporto intermodale è destinato a salvare il continente dalle emissioni di carbonio e dalla carenza di autisti.

16

Il mercato Spot non arretra, le sfide della supply chain del 2023

Dal punto di vista di un'azienda manifatturiera o distributrice, questo è un buon momento per negoziare tariffe di trasporto favorevoli con possibilità di ottenere notevoli risparmi.

26



01

Analisi di mercato

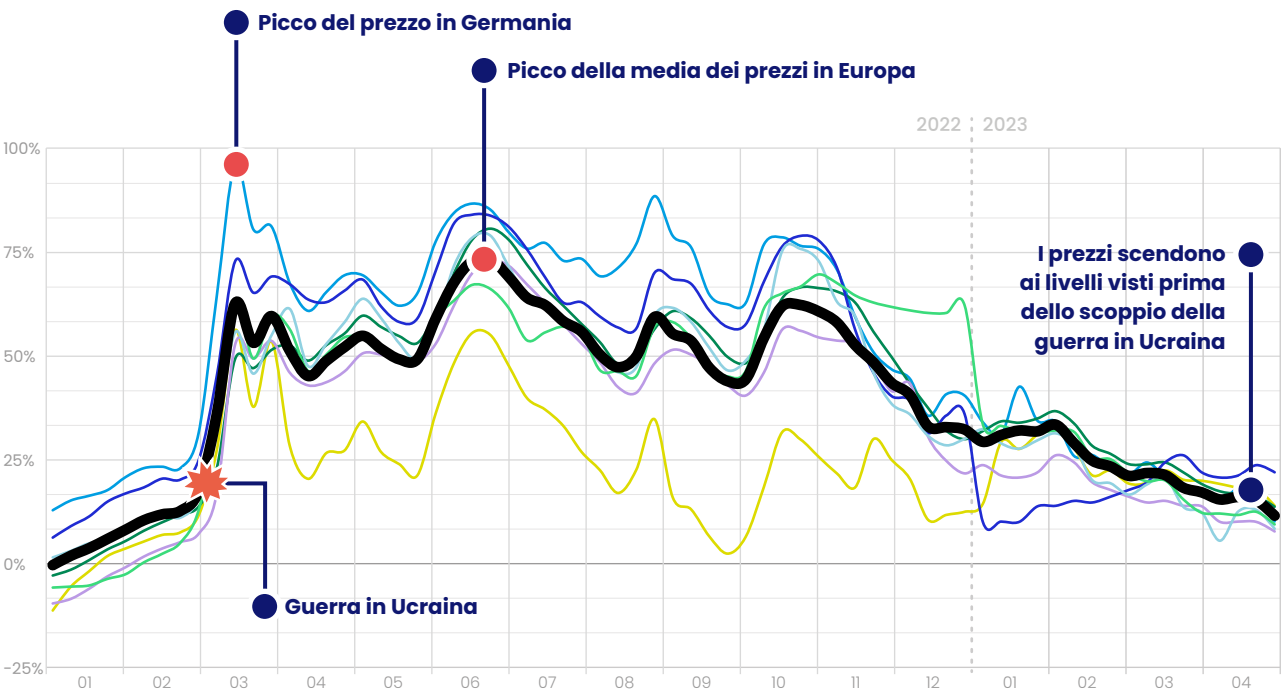
Nonostante la recessione economica in Europa, le supply chain rimangono stabili.

La cosa più preoccupante è il pessimo stato dell'economia tedesca.

Tutto tranquillo sul mercato dei carburanti

PREZZO DEL DIESEL NELL'UNIONE EUROPEA

(GENNAIO 2022 – APRILE 2023)



Fonte: Weekly Oil Bulletin, European Commission

Osservando l'andamento dei prezzi del carburante, le aziende di trasporto di tutta Europa e i loro clienti possono tirare un sospiro di sollievo, almeno per un po'.

Alla fine di aprile di quest'anno, il prezzo medio del diesel è tornato a ai livelli precedenti lo scoppio della guerra in Ucraina.

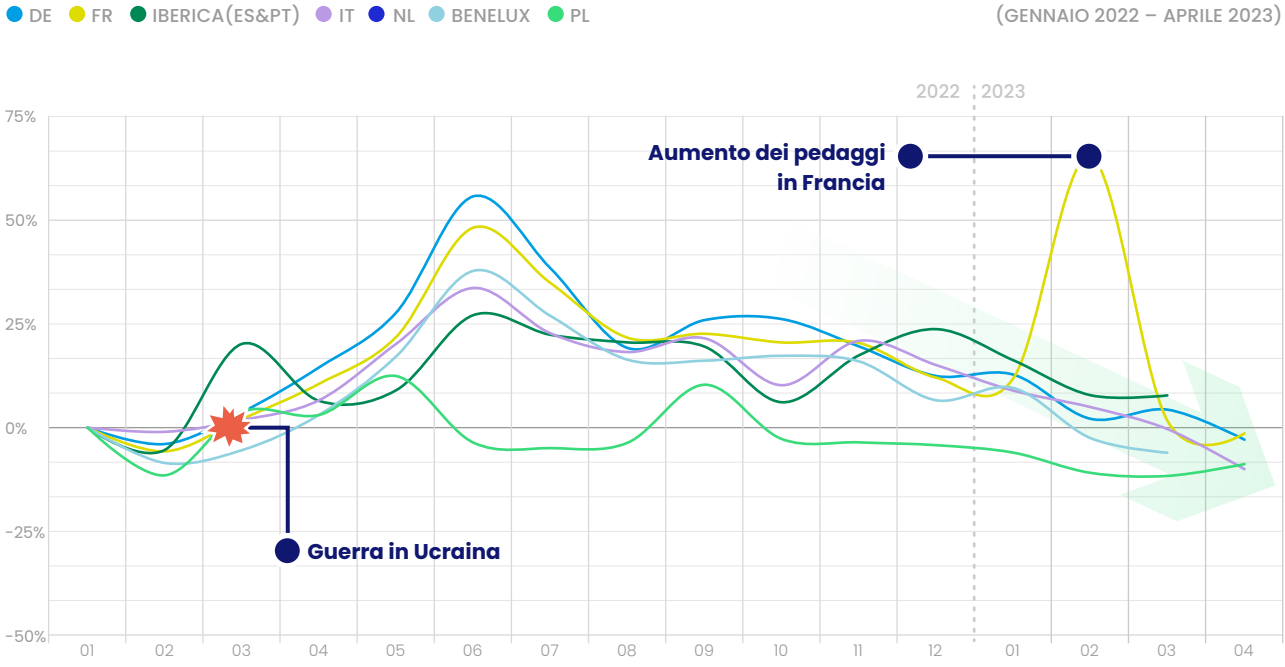
C'è da segnalare che, almeno nei prossimi mesi, il mercato dei carburanti non dovrebbe essere scosso da alcuna situazione di crisi. L'Europa è riuscita a costituire scorte petrolifere adeguate nel 2022, importando petrolio dagli Stati Uniti (18%), oltre che da Norvegia, Kazakistan e Medio Oriente, e si è assicurata le forniture per il futuro.

L'Unione Europea è ora quasi indipendente dalle forniture russe (attualmente intorno al 4%), anche se alcune compagnie occidentali stanno violando questo divieto importando petrolio attraverso le raffinerie turche.Che l'Unione europea sia diventata permanentemente indipendente dalla Russia lo si vedrà in autunno, quando le scorte accumulate si ridurranno. Del resto molto dipende dalla decisione dei paesi OPEC+, che potrebbero, in fondo, decidere ancora una volta di tagliare la produzione. Ciò potrebbe comportare un aumento dei prezzi nelle borse mondiali.

Grazie alla relativa stabilizzazione del mercato dei carburanti (oltre ad altri fattori), i prezzi dei trasporti sulle principali rotte commerciali europee sono leggermente diminuiti. Ma le tariffe di trasporto dipendono fortemente dalle specificità di un particolare mercato o settore.Pensiamo a cosa sarebbe potuto succedere se l'Europa non avesse affrontato la crisi del carburante e le tariffe fossero salite alle stelle. L'embargo sul petrolio russo ha colpito maggiormente l'economia tedesca. Il prezzo del gasolio è rimasto il più alto fino allo scorso autunno (la Germania era il maggior acquirente di petrolio russo). I vettori tedeschi sono comunque rimasti in prima linea nel trasporto internazionale europeo, anche se hanno dovuto fare i conti con margini inferiori nel 2022.

Risparmio attraverso l'accesso al mercato spot nel trasporto su gomma

TARIFFE DI TRASPORTO IN EUROPA



Fonte: CargoON platform, Trans.eu

Infine, i sogni diventano realtà per i manager delle società di produzione e distribuzione: dall'ultimo trimestre del 2022, si è registrato un costante calo delle tariffe sui mercati spot e contract, che continua nella prima metà del 2023. I prezzi dei trasportii europei sono in calo nettamente sul mercato spot (il grafico sopra si riferisce a loro). Secondo le analisi di mercato, le tariffe spot sono diminuite nell'87% del mercato merci, anche se ci sono alcune eccezioni sulle rotte tedesche e francesi – ne parleremo più avanti. I prezzi per trasporto realizzati sul mercato a pronti sono diminuiti in media del 7,5%, che è parecchio, e sul mercato a contratto di quasi il 3%. Per alcuni vettori, ciò significa bilanciarsi al limite della redditività, poiché il livello dei costi fissi continua a salire.

Anche la stagione di novembre-dicembre, che ha comportato il tradizionale picco natalizio, ha fatto ben poco per interrompere la tendenza al calo delle spedizioni. **Alla fine di aprile 2023, i prezzi dei trasporti hanno raggiunto i livelli visti prima della guerra in Ucraina** (febbraio 2022). Era difficile da immaginare fino allo scorso autunno. Chiaramente, il motivo più importante dei cali è il rallentamento economico in Europa e l'inflazione ancora elevata (secondo i dati Eurostat, a fine aprile 2023, una media del 7% nell'area dell'euro, anche se in Polonia, ad esempio, 15,2% – tenendo conto dell'indice HICP). La minore domanda è il fattore più importante del calo delle tariffe di trasporto. L'ottimismo degli spedizionieri è quindi moderato, perché mentre pagano meno per il trasporto, allo stesso tempo effettuano molti meno ordini. Per dirla in un altro modo: gli affari stanno peggiorando e il costo per fare affari continua a salire.

Il rapido calo dei costi di trasporto in Germania e Francia (i pilastri economici e politici dell'Unione europea) è stato chiaro dal giugno dello scorso anno. Ciò è tanto più evidente se si considera che, in seguito allo scoppio della guerra in Ucraina, le tariffe in questi due paesi sono aumentate più rapidamente in Europa (questo è stato direttamente correlato all'aumento dei prezzi dell'energia e del carburante, ma anche alla forte dipendenza dell'economia tedesca

da forniture russe). Nel febbraio 2023, a seguito di un aumento del 4,75% dei pedaggi stradali in Francia, i prezzi del trasporto merci sono saliti al livello più alto degli ultimi anni. Fortunatamente, questo è stato un effetto di breve durata e un mese dopo i prezzi sono tornati altrettanto rapidamente allo status quo dei mesi precedenti.

A tal proposito, attualmente stiamo affrontando una situazione interessante con le tariffe di trasporto sulle rotte **tra Germania e Francia.** Per l'apprezzata tratta da Duisburg a Lille, i prezzi del trasporto sono diminuiti del 6,5% (raggiungendo 2,33 € al chilometro questa primavera) e del 9,6% (2,5 € al chilometro) sul mercato spot. Nella direzione opposta (verso la Germania), il livello dei prezzi è molto diverso. Le tariffe contrattuali sono diminuite (rispetto al trimestre precedente) del 2,3%, ma sul mercato spot – sorprendentemente – i prezzi sono aumentati dell'1,9% a 1,91 € al chilometro. Gli economisti collegano questo all'inaspettato miglioramento del clima economico in Germania, in particolare al leggero aumento della produzione industriale nel primo trimestre di quest'anno.

Una delle poche rotte che negli ultimi mesi ha visto aumentare le tariffe dei contratti è quella dalla **penisola iberica alla Francia.** Perché? L'Europa, in particolare la parte meridionale del continente, sta vivendo da diversi anni una grande siccità e la quantità di precipitazioni è diminuita drasticamente. E quest'anno sembrerebbe confermare questa tendenza. Gli importatori di prodotti alimentari dalla Francia vogliono fare scorta in anticipo in via precauzionale e stanno importando dalla Spagna. Di conseguenza, le tariffe dei trasporti tra Madrid e Parigi sono aumentate del 4,1% (è interessante notare che è avvenuto il contrario sul mercato spot, con prezzi in calo del 4,3%).

Anche le tariffe di trasporto sulle rotte dall'Italia sono aumentate per ragioni analoghe. Nonostante la siccità, gli esperti prevedono un raccolto migliore di grano e altri prodotti agricoli. Di conseguenza, i vettori spagnoli hanno negoziato tariffe contrattuali più elevate relative alle esportazioni di prodotti alimentari nei loro contratti.

Dal punto di vista del mercato europeo, è importante anche quanto sta accadendo in Polonia, tuttora il più grande vettore del continente. Le tariffe dei vettori polacchi sono crollate per mesi come conseguenza diretta del rallentamento economico in Germania, che dura ormai da quasi un anno. Sfortunatamente, nei prossimi mesi in Germania non ci si può aspettare alcun miglioramento significativo (nonostante il piccolo aggiustamento al rialzo all'inizio dell'anno, vedi sopra). Il rinomato Ifo Institute for Economic Research con sede a Monaco prevede una crescita media annua dello 0,3% del PIL per la Germania.

Gli economisti ritengono che questo sia un successo, poiché tutti i segnali indicano che l'economia tedesca non entrerà in una profonda recessione. Lo stato del trasporto internazionale polacco è colpito non solo dal rallentamento tedesco (che è il principale partner commerciale della Polonia), ma anche da un calo significativo dei consumi interni. L'alta inflazione (IPCA) sta erodendo il reddito dei consumatori polacchi: a fine aprile era del 14% su base annua, mentre nell'Unione Europea la media era la metà. I vettori internazionali polacchi sono stati coloro che hanno perso di più nel settore del trasporto merci spot. Il calo dei prezzi delle commesse in questo mercato è stato dell'8,3% nel primo trimestre del 2023, il doppio della media europea.

COSA ACCADRA' IN FUTURO?

Va notato un modello, che può essere colto analizzando le variazioni delle tariffe di trasporto dall'inizio del 2023 (fino a maggio compreso). Le tariffe di trasporto a contratto stanno diminuendo più lentamente di quelle spot. E guardando al mercato dei trasporti in Europa di anno in anno, diventa evidente un'altra cosa importante: la rilevanza del mercato spot nella tariffazione dei servizi di trasporto in generale è in aumento. Il motivo sembra abbastanza ovvio: nel folle 2022 la

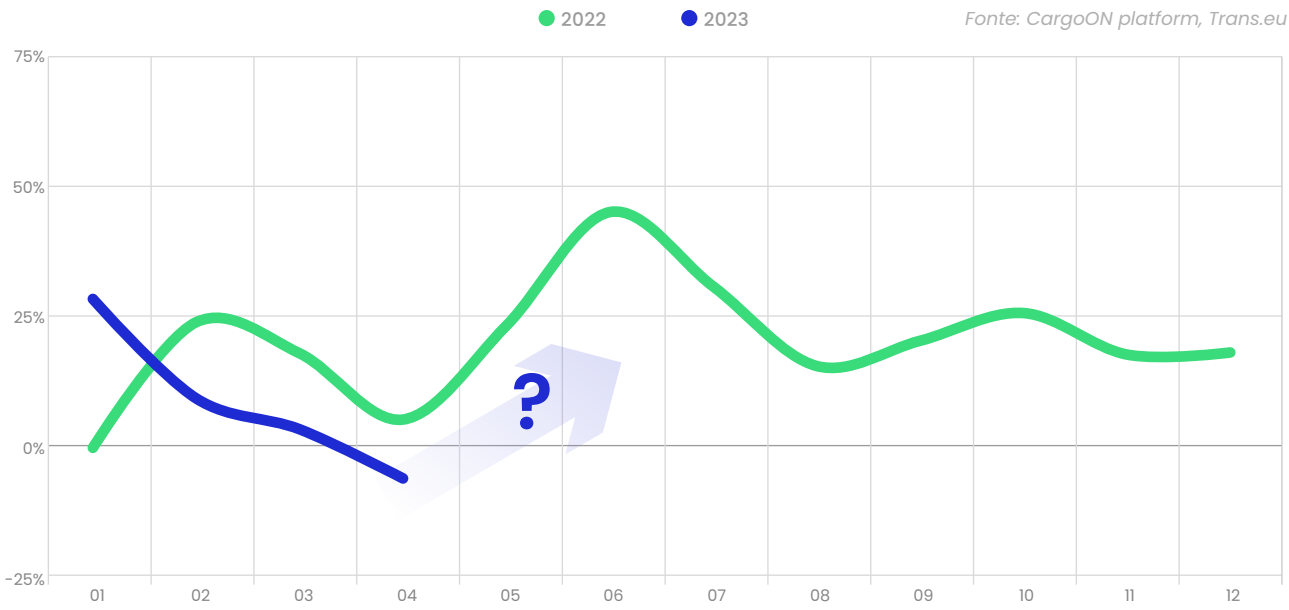
capacità di trasporto era richiesta come l'acqua in un deserto. Pertanto, le società di produzione e distribuzione cercavano lo spazio di trasporto disponibile da ogni possibile fonte. I vettori hanno anche guardato più spesso alla borsa carichi alla ricerca di maggiori guadagni.

02 Nel prossimo futuro, il mercato dei contratti coesisterà con il mercato spot. La notizia dell'imminente fine degli accordi contrattuali si è rivelata prematura. Certo, la loro natura sta lentamente cambiando e la revisione dei tassi avviene molto più frequentemente. È chiaro che il mercato spot sta crescendo di importanza, poiché la gestione della supply chain sta diventando sempre più dinamica. Oggi sono tempi in cui la flessibilità sembra essere la forza aziendale più importante; anche la pianificazione ora è molto più dinamica.

03 Nel 2023 – visto il rallentamento economico in Europa – la natura del mercato spot è leggermente cambiata. Oggi c'è più ricerca di risparmio che di mezzi disponibili. Tanto più che in molti settori dell'economia il trasporto è uno dei costi principali (ad esempio in alcune aziende di distribuzione e produzione dove la stagionalità dell'offerta è importante). Eppure è difficile prevedere cosa accadrà nel mercato dei trasporti nei restanti trimestri del 2023. Le catene di approvvigionamento sono ancora fragili dopo la pandemia e lo scoppio della guerra in Ucraina. La scorsa estate, i tassi di mercato spot sono saliti alle stelle. Succederà anche questa volta?

Tariffe di trasporto ancora incerte

TARIFFE NEL MERCATO SPOT EUROPEO DAL 01/2022 AL 04/2023 (periodo di riferimento: 01/2022)



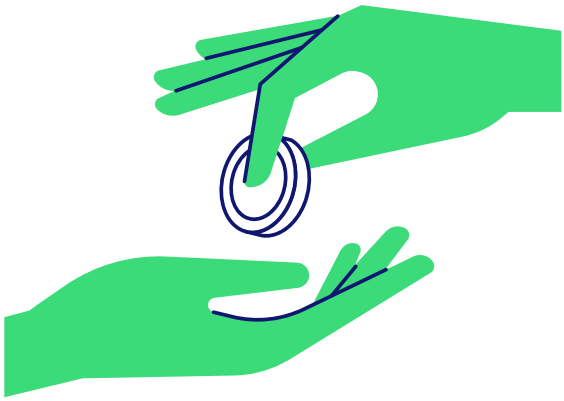
Nei primi mesi del 2023 abbiamo raggiunto un momento inimagginabile fino solo ad un anno fa. I tassi spot (anche quelli a contratto, tra l'altro) sono scesi sotto i livelli altissimi emersi dopo la pandemia e dopo lo scoppio della guerra in Ucraina. In effetti, questo è ciò che tutti si aspettavano analizzando la situazione economica nel continente europeo nel 2022. Un calo del PIL in tutta l'Unione europea, l'aumento dell'inflazione e l'aumento dei costi energetici hanno portato a una minore domanda di capacità di trasporto. La crescita economica è stata del 3,5% nel 2022 e Eurostat prevede che quest'anno raggiungerà una media dell'1% nell'UE. L'economia europea probabilmente eviterà una recessione, ma non sfuggirà a una brusca decelerazione e agli effetti del calo della produzione industriale.

Fino a gennaio 2023, le tariffe di trasporto erano superiori del 26% rispetto a un anno fa, ma nei mesi successivi sono scese al di sotto del livello dell'anno scorso. Infatti, come si può vedere dal grafico, queste differenze stanno diminuendo, il che potrebbe anche indicare un'inversione di tendenza. Come è possibile ciò alla luce del rallentamento economico del continente?

In primo luogo, nonostante la minore domanda di capacità, le sfide esistenti del settore dei trasporti non sono scomparse, vale a dire l'alto costo nel chiudere deal, la carenza di autisti e la pressione al rialzo sui salari per questo gruppo professionale, così come altri costi legati all'esercizio e la manutenzione dei veicoli. Molti vettori europei stanno lavorando con margini bassi o addirittura sottocosto; devono aumentare le tariffe di trasporto per sopravvivere.

In secondo luogo, il mercato dei trasporti vive sotto stress dalla pandemia, le catene di approvvigionamento sono ancora fragili e la situazione economica in Europa è incerta. Non sappiamo quale sarà il futuro della guerra in Ucraina, se ci aspetta un'altra crisi energetica e di carburante; se la Cina occuperà presto Taiwan, ecc. Questi "cosa succederebbe se" sono molti. Nel frattempo, qualsiasi incertezza si ripercuote rapidamente sulle catene di approvvigionamento e le tariffe di trasporto sono particolarmente vulnerabili a tali situazioni. I trasporti sono al centro di qualsiasi economia e il reddito dell'industria dei trasporti e della logistica costituisce una parte importante di qualsiasi PIL. **In terzo luogo**, l'alta stagione estiva è alle porte e, se guardiamo ai confronti con l'anno scorso, anche i prezzi dei trasporti dovrebbero aumentare in modo significativo quest'anno.

Questo accadrà davvero? Data la situazione incerta delle economie più forti – soprattutto la Germania, sull'orlo della recessione – è difficile dare un giudizio netto. Tuttavia, gli esperti della supply chain ritengono che sia un buon momento per gli spedizionieri per risparmiare in modo significativo sui budget di trasporto. Ciò è supportato da prezzi di trasporto più bassi e da una maggiore disponibilità di diverse modalità di trasporto.



DOCK SCHEDULER ON

Maggiore capacità di trasporto e migliori rapporti con i corrieri

Dock Scheduler è un moderno sistema per la gestione delle finestre di carico e scarico dello stabilimento

Risparmio reale senza aumentare la quantità di turni, personale e attrezzature. Niente più code davanti allo stabilimento.

Il tempo di attesa per le operazioni di carico si riduce fino al 70%. Capacità di archiviazione aumentata del 25%.

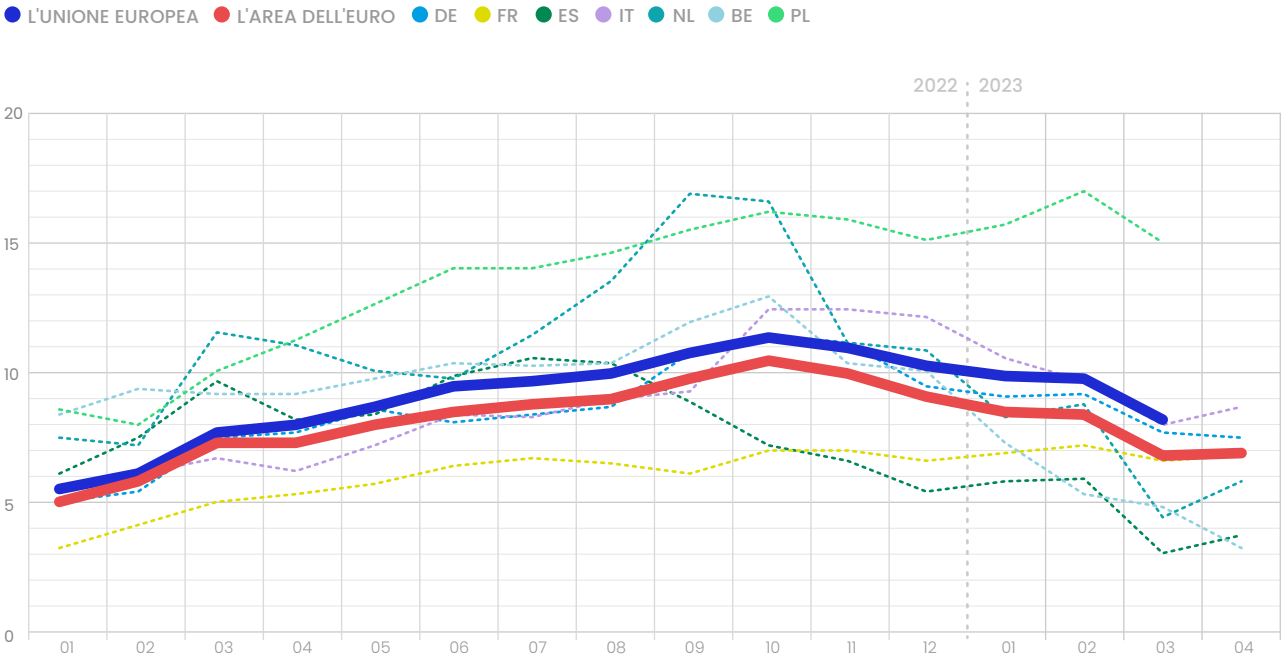
Il lavoro del magazzino è pianificato in modo uniforme durante l'intero arco della giornata.

Notifica indipendente dei vettori. Riduzione del carico di lavoro e minimizzazione del rischio di errori.

GUARDA COME FUNZIONA

Rallentamento dell'inflazione

IAPC PER L'UNIONE EUROPEA E L'AREA DELL'EURO
SULLO SFONDO I TASSI DI INFLAZIONE IN ALCUNI PAESI DELL'UE



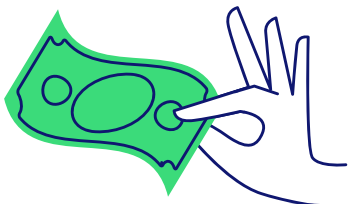
Fonte: Eurostat

Tutto indica che quest'anno sarà un anno di calo dell'inflazione nell'Unione europea. Secondo la Banca Centrale Europea, l'inflazione IAPC media annua sarà del 5,3%, scendendo al 2,9% l'anno prossimo. Questo è un buon segnale per le economie e le catene di approvvigionamento del continente, anche se l'Europa non supererà indenne queste perturbazioni. In effetti, l'inflazione sta svuotando le tasche dei consumatori, provocando un calo del reddito in termini reali e gli spedizionieri faticano a vendere i loro prodotti. Un'inflazione elevata significa anche un aumento dei costi per le società di produzione e distribuzione, nonché per i vettori.

Come ha recentemente calcolato l'Istituto belga per il trasporto su strada e la logistica (ITLB), nel 2023 **i costi di un'azienda di trasporti aumenteranno in media del 12-13,5%**, esclusi i costi del carburante. Alcuni di questi costi devono passare al cliente, altrimenti molte imprese di trasporto rischiano il collasso e il fallimento. D'altra parte, con un mercato dei trasporti stagnante e una maggiore disponibilità di capacità, i vettori devono essere più flessibili con i prezzi. Il risultato è un circolo vizioso. La domanda è: quale tendenza prevarrà? Ulteriori riduzioni dei tassi, aumenti stagionali o stabilizzazioni: si può solo sperare che, nonostante le numerose incertezze che ci circondano, i prossimi mesi forniscano la risposta. Perché parliamo di tariffe di trasporto in un contesto di alta inflazione? Perché i prezzi di trasporto più elevati alimentano ulteriormente l'inflazione.

L'inflazione non è uguale ovunque. Ad aprile di quest'anno si attestava al 14% in Polonia e, pur diminuendo, è tra le più alte in Europa. L'elevata inflazione e la diminuzione dei trasporti sulla rotta tra la Polonia e la Germania e viceversa stanno peggiorando notevolmente la situazione per i vettori polacchi. Questo li costringe a cercare nuovi mercati per se stessi (la Germania è il principale partner commerciale della Polonia). Secondo gli esperti, ciò potrebbe influenzare in una certa misura le tariffe del trasporto merci su strada in tutto il continente. Dopotutto, la Polonia rimane il leader europeo nel trasporto internazionale.

L'altro vettore principale, la Spagna, sta andando abbastanza bene, ovviamente mantenendo tutte le proporzioni relative alla situazione in Europa.



5,3%

Inflazione media annua IAPC in Europa nel 2023 secondo le previsioni della Banca centrale europea.

La crescita economica del Paese è stata del 5,5% a fine anno, un risultato sbalorditivo rispetto al resto del continente (es. 1,8% per la Germania). Anche l'inflazione in Spagna sembra buona rispetto all'Unione Europea nel suo complesso: è stata in media del 6% nel 2022 e sta registrando valori in calo nei primi mesi del 2023. Tuttavia, l'elevata disoccupazione, con oltre 3 milioni di persone, rimane un problema per l'economia spagnola. Buoni segnali arrivano anche dai Paesi Bassi, che fino a poco tempo fa terrorizzavano gli altri membri dell'area euro con l'alto tasso di inflazione. L'anno scorso, il tasso medio su base annua nei Paesi Bassi è stato dell'11,6%, il più alto in quasi 50 anni. Ma è in costante calo dall'ottobre dello scorso anno e sembra essere una tendenza continua. Il Fondo monetario internazionale prevede che il tasso di inflazione nei Paesi Bassi raggiungerà il 4,7% nel 2023.

Sfortunatamente, questo quadro rassicurante della mappa dell'inflazione nell'Unione europea è viziato dai paesi dell'Europa centrale e orientale, ovvero Polonia, Stati baltici, Repubblica Ceca e Ungheria, dove le tensioni inflattive sono impazzite (l'Ungheria è stata il famigerato paese europeo capofila da mesi, con un tasso di inflazione che attualmente si aggira intorno al 25%. Ciò non influisce sulle previsioni di Eurostat e del Fondo monetario internazionale, che concordano sul fatto che assisteremo a un calo dei tassi di inflazione nel 2023.

Per la salute delle filiere sarà importante un altro indicatore economico oltre all'inflazione, vale a dire il livello di crescita economica. Ancora una volta, non ci si aspettano miracoli qui, ma rimane un moderato ottimismo che, nonostante i timori degli economisti, l'Europa alla fine sarà risparmiata dalla recessione. Secondo le previsioni della Commissione europea, **la crescita economica sarà in media dell'1% nel 2023 e leggermente superiore nell'area euro all'1,1%.** L'aspetto più preoccupante qui è il pessimo stato dell'economia tedesca. Come sappiamo, un'infezione non trattata può diffondersi in tutto il corpo.

Gli esperti di filiera tengono quindi le dita incrociate affinché il "contagio" tedesco venga sanato il prima possibile. Secondo le stime della Commissione Europea, quest'anno l'economia tedesca crescerà solo dello 0,2%, con un'inflazione al 6,3%. Speriamo che la situazione non peggiori.

4-5%

Crescita delle vendite di autocarri prevista nel 2023 nell'Unione europea e negli Stati Uniti

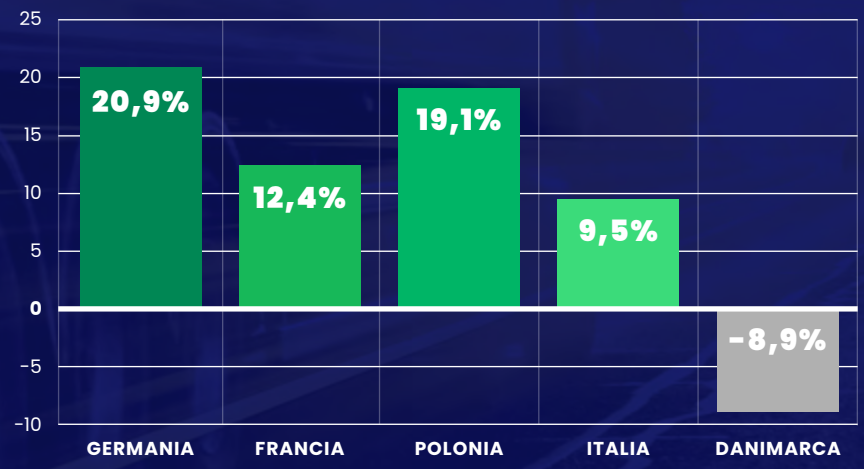
(previsione Verband der Automobilindustrie).

In coda per i camion

Vendite di autocarri nel primo trimestre del 2023 nell'Unione europea e in paesi selezionati (rispetto al primo trimestre del 2022).

VENDITE IN UE:

+19,4%
(86 455 unità)



Fonte: ACEA 2023

L'andamento delle vendite di autocarri in Europa è una sorpresa nel contesto del rallentamento economico osservato. Il nuovo mercato delle vendite di camion e tir si sta comportando un po' contro le previsioni e le tendenze economiche. Secondo un rapporto compilato da Verband der Automobilindustrie, nel 2022 sono stati venduti 336.000 nuovi camion nel continente (UE + Regno Unito). Ciò rappresenta un aumento del 5% su base annua. Abbastanza buono come dato per considerando i difficili e tutti i problemi del settore automobilistico.

Anche l'anno in corso appare promettente (dati: ACEA). Dopo il primo trimestre del 2023, **l'aumento delle vendite di autocarri nuovi è stato di un enorme 19,4%**, che si traduce in quasi 86.500 unità in termini di volume. Tutti gli Stati membri dell'UE, ad eccezione della Danimarca, hanno registrato un aumento. La maggior parte dei veicoli nuovi è stata acquistata in Germania, Francia, Polonia e Italia. I produttori di autocarri stanno già chiudendo i loro elenchi di ordini per l'anno in corso, con i proprietari di società di autotrasporto che ordinano nuovi veicoli con data di consegna nel 2024. "Si stima che tra 270.000 e 310.000 camion con un PTT superiore a 16 tonnellate saranno registrati sul mercato europeo nel 2023", afferma Harald Seidel, CEO di DAF Trucks.

I produttori di autocarri non stanno al passo con le esigenze del mercato. L'inflazione, i prezzi elevati dell'energia, l'incertezza nell'approvvigionamento di semiconduttori e cablaggi stanno frenando la loro capacità produttiva. Inoltre, i produttori non sono in grado di determinare con precisione i prezzi dei materiali e il costo del lavoro in sei mesi o un anno e un calcolo impreciso può esporli a ulteriori perdite. Nonostante l'incertezza nelle supply chain, le aziende automobilistiche stanno iniziando a prepararsi per la produzione di massa di veicoli elettrici. Il primo produttore globale ad avviare la produzione in serie di camion elettrici è Volvo Trucks. I maggiori mercati europei per i camion elettrici sono attualmente Paesi Bassi, Germania, Norvegia e Svezia, e globalmente gli Stati Uniti.

Sebbene il mercato dei camion a batteria sia ancora piccolo, è evidente un'impennata degli ordini in questo segmento. Mentre il 96,1% dei camion acquistati nel primo trimestre di quest'anno erano ancora diesel, c'è stato un aumento del 408,5% nel numero di camion elettrici registrati durante questo periodo. I veicoli elettrici rappresentano ancora una parte minima del mercato dei trasporti (1,1% di tutti i camion nell'UE), ma tutto indica che nel 2023 e oltre assisteremo a un crescente slancio nell'approvvigionamento di questo tipo di veicoli.

02

Tendenze

L'uso del trasporto intermodale riduce le emissioni di carbonio dell'80%.

Detto questo, sembra inevitabile un trasferimento parziale delle merci dai camion alle piattaforme ferroviarie.

Containers in tutta Europa

La Commissione europea ha annunciato all'inizio degli anni '90 che i treni merci avrebbero presto dominato le rotte di trasporto europee e che i camion sarebbero diventati gradualmente un ricordo del passato. Oggi, a quasi 30 anni dalle vanagloriose dichiarazioni dei Commissari Ue, resta solo un senso di disorientamento. In ogni caso, questa è l'impressione che si ricava leggendo i risultati dell'audit della Corte dei conti europea, che questa primavera – secondo un'opinione largamente condivisa tra i commentatori – ha sfatato l'utopia dell'Ue sulla potenza del trasporto ferroviario di container. Ma questo significa che il trasporto intermodale ha perso la sua ragion d'essere? Al contrario, dopo i guai della pandemia e l'inizio della guerra in Ucraina, ha preso il suo posto in prima linea nelle discussioni degli esperti. Ma, cosa più importante, è finalmente iniziata un'azione reale per rendere il trasporto intermodale un importante complemento dell'autotrasporto.

I revisori dell'ECA (Corte dei conti europea) hanno puntato il dito contro la Commissione europea non solo per la sua inefficacia nell'attuare i suoi ambiziosi piani, ma soprattutto per la sua palese incoerenza. Sebbene l'audit in questione riguardi il trasporto combinato e non solo il trasporto strettamente intermodale, i problemi rimangono gli stessi. L'Unione Europea ha una direttiva obsoleta del 1992 che regola il trasporto combinato, che richiede solo una traccia cartacea e richiede ai conducenti di parlare la lingua del paese attraverso il quale sta transitando il treno merci. "In pratica, questo significa che i conducenti devono essere cambiati quando si attraversa il confine. Ad esempio, disposizioni simili non si applicano più ai camionisti. Pertanto, il trasporto su strada comporta meno pratiche burocratiche e le procedure di trasporto sono meno complicate e richiedono meno tempo", commenta **Annemie Turtelboom** dell'ECA, responsabile dell'audit.

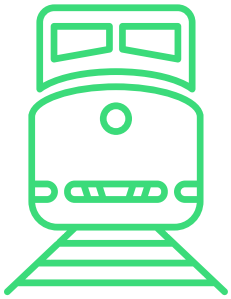
19%

Questa è la quota delle ferrovie nel volume di merci movimentate nell'UE.

Se si considera solo la percentuale del trasporto intermodale, essa è di circa il 13%. Il 2021 è stato un anno particolarmente positivo per il trasporto intermodale, con un incremento di quasi l'11%.

Secondo gli esperti tornerà su un percorso di rapida crescita entro il 2024.

Fonte: Commissione europea, 2022



I vettori dovranno affrontare nuovi investimenti

Il raddoppio della quota del trasporto ferroviario delle merci entro il 2050 è un obiettivo molto ambizioso per la Commissione europea. C'è ancora molto lavoro da fare. L'infrastruttura ferroviaria deve essere potenziata, ma allo stesso tempo deve essere migliorata la percorribilità delle principali direttrici stradali europee. Anche i vettori e gli operatori logistici devono prepararsi ai cambiamenti.

Per migliorare l'intermodalità, dovrebbero continuare a investire in camion che utilizzano bio-LNG e propulsione elettrica per fornire il trasporto su distanze più brevi, fino a trecento chilometri. D'altro canto, sono necessari anche investimenti in rimorchi e semirimorchi moderni e più efficienti progettati per il trasporto intermodale e per le distanze più lunghe.

Matteo Codognotto
Direttore Marketing & Innovation Group
presso Codognotto Group

L'Europa sarà bloccata nel traffico?

Esempi assurdi di questo tipo sono abbondanti nei regolamenti dell'UE. Ma tutto questo sta per cambiare. A Bruxelles, i funzionari stanno riesaminando alacremente i regolamenti esistenti per la TEN-T, la rete transeuropea dei trasporti. Questo è importante perché tutta la filosofia dell'espansione della rete si basa proprio sul trasporto intermodale. È inoltre in corso un riesame critico della suddetta direttiva sul trasporto combinato. I funzionari non possono più indugiare nell'azione, perché tra non molto i canali di trasporto esistenti saranno gravemente congestionati e l'Europa sarà bloccata in un enorme ingorgo.

Raluca Marian, avvocato e rappresentante dell'Unione internazionale dei trasporti su strada (IRU) al Parlamento europeo, sta seguendo da vicino questo lavoro. "Gli esperti stimano che la domanda di trasporto potrebbe raddoppiare entro il 2050, con alcune previsioni che suggeriscono addirittura una triplicazione. Tutti i tipi di trasporto merci, sia individuale che combinato, sono quindi necessari per soddisfare la domanda in rapida crescita", spiega Marian. L'IRU, infatti, sostiene con forza l'idea di un maggiore sviluppo del trasporto combinato e multimodale, a condizione che le nuove soluzioni non vengano introdotte a discapito del trasporto su gomma, che in fondo è il cuore dell'intero sistema dei trasporti in Europa.

Chiariamo a questo punto alcuni concetti. L'intero trasporto europeo si basa sull'obiettivo principale di raggiungere rapidamente la neutralità climatica. Il primo passo è ridurre le emissioni di carbonio al 55% nel 2035, per poi raggiungere le emissioni nette zero nel 2050. Un tassello importante di questo quadro è il trasporto intermodale, ovvero l'utilizzo di container e semirimorchi personalizzati per viaggiare in un unico viaggio in vari mezzi: strada, ferrovia, aereo, nave marittima o chiatta fluviale. In pratica, la parte più importante del trasporto intermodale rimane il trasporto su rotaia, che è sostanzialmente un collegamento tra

il camion e la piattaforma di trasbordo, dove il container arriva infine per proseguire il suo viaggio via mare. Ovviamente, ci sono molte opzioni per le configurazioni di trasporto, poiché il carico, dopotutto, non deve essere caricato sulla nave. Ma il trasporto su rotaia e su strada resta l'elemento centrale della catena intermodale.

Strade Congestionate

Come hanno calcolato gli esperti, l'uso del trasporto intermodale riduce le emissioni di carbonio dell'80% rispetto all'utilizzo di una sola flotta di camion sulla stessa rotta. È quindi difficile immaginare di raggiungere gli obiettivi climatici prefissati senza un maggiore utilizzo del trasporto intermodale. Ma questo cambiamento strutturale non è così facile da attuare come la Commissione europea ha cercato di convincerci nel corso dei decenni. Sembra che solo negli ultimi due anni i funzionari di Bruxelles – sotto la pressione delle associazioni dei trasporti – abbiano preso in seria considerazione tutti gli ostacoli che limitano lo sviluppo di questo modo di trasporto. Infatti, le modifiche legislative possono essere apportate a livello di Parlamento europeo molto più rapidamente di quanto possano essere attuate successivamente.

"Per aumentare la quota di trasporto intermodale in Europa, sono essenziali grandi investimenti nelle infrastrutture ferroviarie e anche stradali. Questo perché, ad esempio, le dimensioni del tunnel sotto il Monte Bianco non consentono l'utilizzo di semirimorchi P400 impiegati nel trasporto intermodale", sottolinea **Matteo Codognotto**, Marketing & Innovation Group Director di Codognotto Group, una delle principali società italiane di logistica e supply chain integrata, focalizzata sul trasporto intermodale, sulla logistica integrata e sul trasporto marittimo e aereo. "Il Passo Tarvisio o il Brennero sono spesso molto congestionati. Un numero significativo di carichi ferroviari deve quindi passare attraverso la Svizzera, che offre una migliore infrastruttura ferroviaria. A meno che il Paese non investa in queste aree, lo sviluppo del trasporto intermodale sarà molto lento", sottolinea Codognotto. La maggior parte delle preoccupazioni dei vettori e degli operatori logistici è condivisa anche dai revi-

Ignasi Gómez-Belinchón

Cluster Manager presso In-Move di Railgrup

Il trasporto non riguarda solo i camion

La pressione per ridurre le emissioni di carbonio e l'obbligo per le grandi aziende di effettuare rendicontazioni non finanziarie accelereranno sicuramente l'uso del trasporto intermodale.

Gli spedizionieri si rendono sempre più conto che la decarbonizzazione migliora l'immagine della loro attività. L'immediato futuro dei trasporti europei sarà un uso equilibrato delle differenti modalità. I trasporti a lunga distanza dovrebbero essere effettuati più frequentemente con convogli intermodali. Questo ci aiuterà ad arrivare prima a basse emissioni di carbonio. Se fosse possibile aumentare la quota del trasporto ferroviario in Spagna al 10%, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra sarebbe molto evidente. Questo è solo l'inizio del cambiamento.

Corrieri in giro per lo shopping

Il trasporto intermodale sta crescendo e sta diventando sempre più diffuso in Europa. Ciò si presenta in varie forme: trasporto marittimo a corto raggio, trasporto ferroviario combinato, autostrade viaggianti o vie navigabili interne. I vettori e gli operatori logistici stanno investendo nelle unità di trasporto necessarie per l'intermodalità: semirimorchi P400 Huckepacks, casse mobili e container. Nel caso di VIIA e Lorry Rail, vengono utilizzati i terminal Modalohr, dove tutti i semirimorchi standard vengono movimentati orizzontalmente. In pratica, ciò significa che è possibile trasportare qualsiasi tipo di semirimorchio. Questa è una grande comodità, in contrasto con la ferrovia tradizionale e il trasporto combinato e intermodale nel trasbordo verticale. In ogni caso, la diversificazione dei trasporti porterà una maggiore stabilità dei costi e una significativa riduzione dell'impronta di carbonio.

Certo, il trasporto su strada è più flessibile di quello su rotaia, ma la maggior parte dei vettori stradali che non hanno ancora deciso per il trasporto ferroviario intermodale o per le autostrade viaggianti ci sta pensando e organizzando le cose di conseguenza. Tuttavia, gli operatori ferroviari dovrebbero lavorare su una migliore pianificazione e strutturazione delle reti ferroviarie europee al fine di gestire l'infrastruttura in modo più efficiente, aumentare la capacità e quindi fornire un servizio migliore al mercato.

Ángel Casado

Business Development Manager presso VIIA& Lorry Rail, società che si occupa di catene intermodali in Europa

sori della Corte dei conti europea che hanno esaminato il lavoro dei vettori ferroviari, la condizione delle infrastrutture di trasporto e la qualità dei servizi intermodali. Sono giunti alla conclusione non troppo ottimistica che dei sei paesi analizzati, vale a dire Spagna, Francia, Italia, Paesi Bassi, Germania e Polonia, nessuno è pienamente preparato a gestire le catene intermodali ad un livello superiore. Anche i leader del mercato ferroviario, come la Germania, stanno incontrando notevoli problemi nel garantire la puntualità delle consegne, e in tutti questi paesi si sono registrati notevoli ritardi nell'adeguamento della rete ferroviaria alle esigenze dell'intermodalità.

I monopolisti bloccano il cambio

"La conoscenza da parte degli spedizionieri dei vantaggi di un maggiore utilizzo del trasporto multimodale è ancora scarsa in Spagna", si rammarica **Ignasi Gómez-Belinchón**, Cluster Manager di In-Move by Railgrup, che riunisce aziende interessate allo sviluppo dell'intermodalità. Sebbene i vettori spagnoli siano tra i leader europei nel settore del trasporto su strada, a questo non corrisponde uno sviluppo equilibrato della rete ferroviaria. "Nel nostro Paese solo il 5% delle merci viene trasportato su rotaia, il che si traduce in elevate emissioni di CO2. In pratica, ciò significa

Come sviluppare l'intermodalità?

Principali linee d'azione secondo

Gilles Delvigne

CEO di Combipass*

01 **Aumentare la capacità dell'infrastruttura ferroviaria, gestendo in modo più efficiente la rete disponibile.**

02 **Offrire sostegno finanziario agli operatori del trasporto intermodale a causa degli alti prezzi dell'energia.**

03 **Facilitare la transizione di tutti gli attori della filiera trasporto intermodale attraverso concessioni pubbliche e sovvenzioni.**

04 **Armonizzare le normative negli Stati membri in materia di intermodalità.**

05 **Armonizzare le regole per il sostegno alle imprese (sovvenzioni mirate) in materia di trasporto intermodale.**

*Combipass SAS ha sede in Francia. L'azienda ha un ufficio di progettazione tecnica e filiali in Germania, Italia, Spagna e Belgio. Noleggia attrezzature, cassoni e tutti i tipi di container per il trasporto intermodale. Opera in tutta Europa.

che 12.000 camion al giorno attraversano il valico di frontiera di La Jonquera, con tutte le conseguenze ambientali che ciò comporta. Questo è il motivo per cui sono necessari maggiori investimenti nelle infrastrutture per la movimentazione di container e semirimorchi al fine di utilizzare il trasporto ferroviario soprattutto per le lunghe distanze", aggiunge Gómez-Belinchón. (Il valico di frontiera a La Jonquera è il valico più grande del confine franco-spagnolo - ndr.)

Nei paesi dell'UE, l'uso medio del trasporto intermodale nel volume totale delle merci movimentate è del 13%, ma, come al solito, la sempre ottimista Commissione europea vorrebbe che questa quota fosse almeno la metà del volume totale nel 2050. È una bella sfida, dato che attualmente circa il 77% delle merci dell'UE è trasportato da flotte di camion e questa quota è ancora in crescita. Come sottolineano gli esperti del mercato dei trasporti, sarà difficile modificare rapidamente queste proporzioni a meno che i vettori ferroviari, in particolare gli operatori pubblici di proprietà statale, non diventino più flessibili nel soddisfare le esigenze di produttori e distributori.

"Le tariffe fisse per il trasporto intermodale dissuadono i clienti dall'utilizzare questo tipo di servizio. Preferiscono ricorrere al trasporto su strada, che è più veloce ed economico", conferma queste preoccupazioni **Matteo Codognotto**, citato prima, il cui lavoro consiste nel dialogare quotidianamente con le imprese interessate ad implementare il trasporto intermodale. Ma non si tratta solo di cambiare la mentalità e la qualità dei servizi intermodali, si tratta anche di rendere la rete ferroviaria più efficiente e moderna. Non è un compito facile. Questo tipo di cambiamento richiede tempo.

Principali linee ferroviarie non ancora pronte

L'Unione internazionale del trasporto combinato strada-rotaia (UIRR) di Bruxelles, che riunisce decine di compagnie ferroviarie private di tutta Europa e proprietari di terminal di trasbordo, sta cercando da anni di cambiare efficacemente questa terribile immagine del settore ferroviario. Il presidente dell'organizzazione **Ralf-Charley Schultze** ha ripetutamente spinto le istituzioni dell'UE e i decision maker nei paesi europei sulla necessità di creare una rete di linee ferroviarie internazionali principali tecnicamente adatte al trasporto intermodale.

Josep Serveto
Amministratore delegato della società di logistica Serveto

Vale la pena essere più verdi

Nel trasporto intermodale, il trasporto su strada e su rotaia si completano perfettamente. Queste due modalità di trasporto hanno bisogno l'una dell'altra. In qualità di azienda di logistica, abbiamo deciso di utilizzare il trasporto intermodale principalmente a causa della carenza di autisti nel trasporto internazionale, in particolare nel trasporto a lunga distanza. Inoltre, è anche una risposta alle esigenze del mercato, che si aspetta sempre più soluzioni con una minore impronta di carbonio. I timori che il trasporto su strada sarà dominato dall'intermodalità sono, a mio parere, esagerati. Su molti percorsi, in particolare quelli inferiori a 600 chilometri e lontani dai principali corridoi di trasporto, il trasporto su gomma continuerà a non avere rivali.

L'utilizzo del trasporto combinato è in aumento in particolare sulle lunghe tratte: dalla Spagna ai paesi del Benelux, al nord della Francia e alla Germania. Ogni trasporto intermodale che facciamo con l'attuale utilizzo delle ferrovie ci permette di ridurre le emissioni di 1 tonnellata di CO_2 per trasporto.

300-1000%

Dopo lo scoppio della guerra in Ucraina, i prezzi dell'energia sono aumentati drasticamente.

Nel caso delle tariffe della corrente di trazione, gli operatori ferroviari hanno pagato fino a 10 volte di più rispetto a prima dell'aggressione russa (il prezzo dell'energia per i vettori ferroviari è aumentato del 300-1000%).

Senza il sostegno pubblico e un sistema di concessioni, almeno nei prossimi cinque o sei anni, il trasporto intermodale ha poche possibilità di competere efficacemente con le flotte di camion.

Fonte: UIRR, 2023

Quali condizioni sono in gioco? L'infrastruttura ferroviaria deve essere adattata alle dimensioni dei semirimorchi specializzati P400 che servono sempre più il trasporto intermodale (per dirla in termini più esperti, si tratta di massimizzare la disponibilità di binari che garantiscono la sagoma di carico P400). Le linee principali europee dovrebbero ospitare anche convogli di 740 metri, poiché è la lunghezza ottimale dal punto di vista economico e ambientale. Affinché il trasporto funzioni senza intoppi, anche la rete ferroviaria deve essere adattata per gestire convogli con un carico per asse di 22,5 tonnellate e velocità di almeno 160 chilometri all'ora.

Si tratta di grandi sfide infrastrutturali, tanto più che, come rilevato dalla Corte dei conti europea nella suddetta relazione, solo la metà della rete ferroviaria continentale è tecnicamente predisposta per il trasporto intermodale. La maggior parte dei paesi europei ha ancora molti investimenti davanti a sé. In Polonia, solo il 36% della rete ferroviaria soddisfa i requisiti dell'intermodalità e in Spagna solo sei. Anche le economie avanzate come la Francia hanno ancora molta strada da fare per trasferire con successo le catene di approvvigionamento alle ferrovie. "Il governo francese sta perseguendo una strategia di sviluppo del trasporto combinato con l'obiettivo di triplicare i volumi di merci nei prossimi dieci anni. Ma la gestione della capacità della rete ferroviaria e lo stato dei terminal di trasbordo devono urgentemente cambiare per fornire maggiore flessibilità e migliori soluzioni operative", conferma **Gilles Delvigne,** CEO di Combipass con sede ad Avignone (Gruppo Berto).

Il trasporto intermodale sta rallentando drasticamente?

L'azienda è stata coinvolta nel noleggio di attrezzature, container e semirimorchi per il trasporto intermodale e offre servizi di ingegneria a supporto del trasferimento modale globale. Serve clienti in 20 paesi, quindi si potrebbe dire che Delvigne si trova nell' "occhio del ciclone" dell'intermodalita', affrontando quotidianamente tutti i vincoli del settore. L'amministratore delegato di Combipass fa eco a quanto affermato anche dal presidente dell'UIRR, Ralf-Charley Schultze, ovvero che l'utilizzo dei sussidi pubblici europei per le aziende che utilizzano il trasporto intermodale accelererà notevolmente il processo di spostamento del

trasporto verso la ferrovia. E raggiungere l'obiettivo di zero emissioni nette sarà quindi più fattibile.

L'Unione internazionale del trasporto combinato strada-rotaia ritiene inoltre che i treni intermodali a trazione elettrica debbano pagare tariffe agevolate per l'utilizzo delle infrastrutture pubbliche. Altrimenti sarà difficile per loro competere con la flotta di camion quando si tratta di prezzi. Ma Schultze richiama anche l'attenzione su un altro grave pericolo associato allo sviluppo del trasporto intermodale. "Le prospettive di crescita del trasporto merci nel 2023 rimangono incerte a causa dell'aumento dei prezzi dell'elettricità. Mentre il prezzo del gasolio utilizzato nel trasporto su strada è aumentato del 70% dallo scoppio della guerra in Ucraina, il prezzo della corrente di trazione è aumentato ovunque, dal trecento al mille per cento, a seconda del paese.

Le preoccupazioni di Schultze sembrano essere confermate dai risultati che l'organizzazione ha pubblicato per l'ultimo trimestre del 2022, affermando che il mercato del trasporto intermodale si è ridotto di quasi il 6,5% e le prospettive di quest'anno non prevedono una crescita superiore al 2-3%. E solo nel 2021, i volumi del trasporto intermodale sono aumentati di oltre il 10%! Ma questa performance più debole del trasporto intermodale non indica affatto una mancanza di prospettive per il trasporto di container.

Su molti percorsi, in particolare quelli inferiori a 600 chilometri e lontani dai principali corridoi, il trasporto su gomma continuerà a non avere rivali.

Forza motrice al lavoro

La situazione attuale è il risultato del progressivo rallentamento economico, dei suddetti prezzi dell'energia e del rinnovamento della rete ferroviaria sulle principali linee europee, in particolare la rotta dai porti del Mare del Nord attraverso la Valle del Reno e verso la Svizzera e l'Italia. Ma sono necessari lavori di ristrutturazione e ammodernamento per preparare le ferrovie al grande salto. Come ha recentemente calcolato la Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti della Commissione Europea, le modifiche infrastrutturali necessarie costeranno in totale circa 7,7 miliardi di euro. Inoltre, Bruxelles vuole istituire un corridoio di trasporto europeo completamente nuovo Mar Baltico – Mar Nero – Mar Egeo e rafforzare l'importanza della Via Carpatia.

Nonostante i notevoli costi e la necessità di superare molte sfide organizzative, legali e anche mentali, la forza motrice è già all'opera, in senso figurato. Sarà difficile fermarla, anche se l'amministrazione europea continuerà sicuramente a sorprenderci con la sua lentezza. "La direzione è già stata tracciata, perché il trasporto ferroviario è sicuro per l'ambiente e l'intermodalità porta a una significativa riduzione delle emissioni di carbonio. I camion non scompariranno dalle nostre strade, ma su lunghe distanze dovrebbero essere sempre più sostituiti dalla ferrovia", sostiene **Ignasi Gómez-Belinchón** di Railgrup Barcellona.

In chiusura, il Cluster Manager spagnolo confronta i livelli di anidride carbonica prodotta da un treno rispetto a una bicicletta. Risulta che su un percorso di quindici chilometri i valori sono comparabili: una locomotiva emette 0,24 chilogrammi di anidride carbonica e una bicicletta 0,19 chilogrammi. Si può sorridere a questo paragone, ma è certamente stimolante. In effetti, senza l'intermodalità è difficile immaginare la neutralità climatica.

Il trasporto intermodale è il futuro

Thomas Dupuy D'Angeac

Il presidente di Carrières de l'Ouest parla di come l'azienda utilizza il trasporto ferroviario per la produzione di inerti e di come riduce la sua impronta di carbonio.

Nella nostra azienda abbiamo implementato il concetto di "doppio contenitore", o Voutré Double Fret, che ha ridotto i costi di trasporto e le emissioni di carbonio. Prima portavamo l'aggregato ai clienti su rotaia, ma i vagoni tornavano vuoti. Non siamo riusciti a trovare sul mercato vagoni ferroviari adatti al trasporto su terra, quindi li abbiamo trasportati su camion. Grazie all'installazione di container da 20 piedi, i nostri convogli vengono utilizzati in entrambe le direzioni. Questa è una soluzione davvero nuova.

Il settore delle costruzioni, di cui facciamo parte, è una leva importante per consentire lo sviluppo del trasporto ferroviario. Mentre usiamo il trasporto su gomma per la flessibilità, la ferrovia è il nostro vero DNA. Facciamo tutto il possibile per ridurre l'impronta di carbonio delle nostre operazioni e crediamo che anche i nostri clienti possano apprezzarlo. Ad esempio, di recente abbiamo installato un nastro trasportatore lungo 1,5 chilometri per aiutarci a trasportare l'aggregato all'interno del sito invece dei ribaltabili. Quest'anno vogliamo aumentare il volume del trasporto ferroviario di merci da 800.000 tonnellate a 1,3 milioni. Per raggiungere questo obiettivo, abbiamo bisogno del supporto aggiuntivo della nostra compagnia ferroviaria Captrain. Nel frattempo, c'è una carenza di macchinisti e altri lavoratori ferroviari sul mercato. A mio avviso, si tratta di un grave ostacolo al rapido sviluppo del trasporto ferroviario e intermodale. Non solo in Francia, ma in tutta Europa.

Attendiamo con impazienza l'espansione del trasporto intermodale e abbiamo piani strategici ad esso correlati. Vorremmo utilizzare le nostre strutture come piattaforme logistiche per il trasporto combinato e offrire un'ampia gamma di servizi di trasporto. Significa anche costruire solide partnership con i principali attori del settore della logistica.

05

Sfide e previsioni

I prezzi dei trasporti sono in diminuzione.

Dal punto di vista di un'azienda manifatturiera o di distribuzione, questo è un buon momento per negoziare tariffe di trasporto favorevoli con possibilità di notevoli risparmi.

Il mercato spot è tutto intorno a noi. Le sfide della supply chain del 2023

Dove sono oggi le supply chain in Europa e nel mondo? L'opinione prevalente è che siano ancora oggi indebolite dopo i vari lockdown, lo scoppio della guerra in Ucraina e tutte le sue conseguenze economiche. Ma siamo in grado di assumere una prospettiva ulteriore, di vedere cosa c'è oltre l'orizzonte? Oggi nessun esperto oserebbe farlo poiché il cambiamento sta avvenendo troppo velocemente. Sembra che, per il momento, dobbiamo abituarci alla volatilità e all'incertezza. Diamo un'occhiata alle principali sfide dei responsabili della logistica nel 2023.

Ciò che tiene svegli di notte gli attori della supply chain è il costo nel fare affari. Dal punto di vista degli spedizionieri, la prima metà del 2023 ha visto **un netto calo delle tariffe di trasporto** nell'Unione Europea (iniziato alla fine dello scorso anno). Mediamente è stimato intorno al 3% nel primo trimestre 2023 per i contratti e al 7,5% per i prezzi sul mercato spot. La percezione generale tra i proprietari delle aziende di trasporto è che il calo effettivo sia ancora più elevato (tutto dipende dalla regione europea, dall'industria servita, dal percorso specifico e dalla stagionalità che interessa alcuni settori dell'economia).

L'Europa frena

"Dal punto di vista di un'azienda manifatturiera o di distribuzione, questo è un buon momento per negoziare tariffe di trasporto vantaggiose con possibilità di notevoli risparmi. Tanto più che in molti settori i costi di trasporto sono una delle componenti più importanti del budget", afferma **Piotr Roczniak**, Head of Business Consulting and Data di CargoON, società che fornisce supporto tecnologico alla logistica. Roczniak sottolinea che nei primi mesi di quest'anno è successa una cosa senza precedenti: i prezzi dei noli in Europa hanno raggiunto i livelli pre-guerra ucraina. E dobbiamo ricordare che la pandemia e l'aggressione russa hanno causato un aumento spaventoso delle tariffe di trasporto. "Fino a gennaio di quest'anno, i tassi medi del mercato spot erano circa il 23% più alti rispetto a dodici mesi fa", aggiunge Piotr Roczniak.

I prezzi di trasporto più bassi sono, ovviamente, dovuti al **rallentamento delle economie europee** e al calo dei consumi (ad esempio, la domanda interna in Polonia ha salvato la salute dell'economia, ma l'elevata inflazione ne ha soffocato l'effetto). Meno lavoro per i fornitori (esportatori) significa automaticamente una diminuzione della domanda di capacità. Ma le variabili che influenzano i vettori sono così tante e volte così instabili che non è affatto detto che le tariffe non saliranno di nuovo alle stelle. Tanto più che è successo la scorsa estate e al mercato piace ripetersi. Il problema è che negli ultimi tre anni nulla è stato ripetitivo.

Adeguamenti carburante in Italia

Considerevoli cambiamenti sono stati introdotti nel mercato dei trasporti italiano dal decreto del 21 marzo 2022, che costituisce una vera e propria rivoluzione in termini di tutela del vettore. Per ottenere un contratto scritto – e in Italia non c'è l'obbligo di stipularlo – l'impresa e il vettore devono rinegoziare l'importo delle spese di trasporto. Il decreto ha introdotto una clausola che regola la retribuzione del vettore introducendo un conguaglio carburante. L'adeguamento è calcolato sulla base delle variazioni dei prezzi.

Il corrispettivo viene calcolato dalla compagnia di trasporti, ma ciò richiede molta esperienza. Supponiamo, ad esempio, che i costi del carburante siano aumentati del 10%: di quanto devono essere aumentate le tariffe di trasporto? Questo non è affatto ovvio, poiché l'aumento dei costi sarà diverso per un furgone o un semirimorchio.

Michele Palumbo

esperto di Supply Chain, docente presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore e Il Sole 24 Ore Business School

Cambiamento, cambiamento costante

"La stabilità dei prezzi delle materie prime energetiche è estremamente importante nel settore dei trasporti. Le fluttuazioni dei prezzi dei carburanti sono cruciali per il settore, ricorda il professor **Michele Palumbo,** esperto di Supply Chain ed economista dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, in Italia. "Non siamo abituati a vivere in un ambiente caratterizzato da una tale volatilità", aggiunge un'osservazione così spesso ripetuta tra i gestori. Mentre i costi del diesel sembrano essere rimasti abbastanza stabili negli ultimi 8-9 mesi, secondo l'analisi di mercato, questa potrebbe essere la calma prima della tempesta. Tutto ciò che serve è che i paesi OPEC+ riducano la produzione di petrolio. O che le scorte fatte dalle economie europee si esauriscano (anche temporaneamente).

Parlando di tariffe di trasporto, vale la pena menzionare un altro cambiamento notato dai gestori. Lo sottolinea Teodor Kula, Business Development Director di DONE! Consegne e membro del consiglio dell'Associazione polacca dei responsabili della logistica e degli acquisti (PSML). "I contratti spot a breve termine sono sempre più importanti per la contrattazione in generale. Uno dei motivi è che il mercato dell'e-commerce è in crescita e le aziende hanno sempre più bisogno di trasporti aggiuntivi "al volo". Gli accordi contrattuali,

d'altra parte, diventano più flessibili di conseguenza, con l'indicizzazione dei tassi che si verifica molto più frequentemente, ogni sei mesi o addirittura ogni trimestre", afferma **Teodor Kula.**

Spot per maggiori risparmi

Gli effetti di questo cambiamento qualitativo, e di quella che sembra essere una tendenza duratura, possono essere visti meglio ora. La domanda di capacità è diminuita ei tassi di mercato spot stanno scendendo più rapidamente rispetto ai contratti continuativi. (7,5% per i primi e 3% per i secondi confrontando i trimestri anno su anno). I fornitori che stipulano accordi contrattuali possono ora contare su una maggiore flessibilità da parte dei vettori, che tengono d'occhio ciò che accade nel mercato spot. "Vale la pena aggiungere che il mercato del trasporto merci spot ora svolge un ruolo leggermente diverso rispetto a solo un anno fa. Un tempo era principalmente una fonte di trasporto aggiuntivo, ma oggi è anche un luogo in cui cercare risparmi", aggiunge **Tomasz Łyszega**, Global Account Manager di CargoON, un'azienda tecnologica che serve il mercato dei trasporti.

Le tariffe di nolo sul mercato spot sono diminuite maggiormente in Polonia. Gli esperti tengono d'occhio questo mercato perché, essendo il più grande fornitore di trasporti, la Polonia ha una grande influenza su tutto ciò che accade in Europa. Ma perché i prezzi del trasporto sono scesi così tanto qui? "Perché, nonostante il peggioramento dell'economia, il numero di conducenti è recentemente aumentato. Ciò ha ridotto la pressione e la tendenza ad aumentare i tassi. Il numero di conducenti ucraini è aumentato di quasi il 23% alla fine del 2022, secondo i dati dell'Ispettorato generale dei trasporti su strada. Inoltre, le immatricolazioni di nuovi autocarri con PTT superiore a 3,5 tonnellate sono aumentate del 13% tra l'inizio del 2023 e la fine di aprile. Con il rallentamento economico, si tratta di dati piuttosto sorprendenti", spiega Tomasz Łyszega di CargoON.

CARGO ON FREIGHTS

FREIGHTS ON

Gestione degli ordini di trasporto

Automazione: assegnazione dei carichi completamente parametrabile.

Un flusso di lavoro digitale completo attraverso la nostra esclusiva piattaforma web.

Tutte le informazioni sono centralizzate per un migliore accesso, migliore condivisione e conformità.

Assicurar la capacità di trasporto in qualsiasi momento combinando contratti fissi e richieste spot

RICHIEDI UNA DEMO GRATUITA

La trasparenza è ciò che conta

La mia impressione è che dopo tre anni di caos e interruzioni, le supply chain siano tornate sotto controllo. La tendenza prevalente ora sembra essere verso la trasparenza. Ai sensi della direttiva dell'UE sul reporting di sostenibilità aziendale (CSRD), dal 2024 in poi, le grandi aziende sono tenute, tra le altre cose, a riferire sull'impatto climatico delle loro attività, nonché su altri problemi di sostenibilità. Nel febbraio 2022, la Commissione Europea ha anche proposto la Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDD). I negoziati sulla forma finale di questo atto sono in corso. Entrambe le direttive accelereranno il processo di scambio di dati nella catena di approvvigionamento, dai fornitori di materie prime alle aziende manifatturiere e di trasporto.

Albert Jan Swart

esperto del settore industria, trasporti e logistica presso ABN Amro Bank

Diciottenni al volante?

Sebbene i segnali positivi dalla Polonia possano essere incoraggianti, il ritorno degli autisti ucraini nel mercato dei trasporti non modifica sostanzialmente il problema strutturale della carenza di autisti nel continente. Secondo un recente rapporto dell'International Road Transport Union (IRU), attualmente in Europa mancano quasi 450.000 conducenti ed entro il 2026 - con tutti i problemi associati all'assunzione di giovani conducenti e ai conducenti esistenti che raggiungono l'età pensionabile - potrebbe esserci una carenza di due milioni di persone al volante. Si tratta di un esercito di persone che non può essere rifornito rapidamente e la cui assenza paralizzerà il trasporto internazionale su strada in Europa.

"La mancanza di autisti è una delle maggiori sfide che i vettori devono affrontare. Per risolverlo sono necessarie iniziative a livello comunitario, ma anche a livello locale e nazionale. La Commissione europea sta attualmente rivedendo la direttiva sulla patente di guida dell'UE. Questo potrebbe essere uno strumento per aiutare ad alleviare questo problema urgente", spiega **Raluca Marian**, direttore della rappresentanza dell'IRU al Parlamento europeo. In particolare, si tratta di una proposta dell'UE per **consentire ai maggiori di 18 anni di guidare camion** (categorie di patente C e D). Tutto indica che tale modifica sarà apportata alla direttiva.

Porterà miglioramenti significativi al mercato del trasporto merci? Improbabile, poiché i giovani semplicemente non tendono verso questa professione. "In Italia, c'è stata una migrazione notevole di conducenti internazionali verso il trasporto leggero, che garantisce percorsi brevi e consente una migliore gestione del work-life balance. Il risultato è che molti camion restano parcheggiati perché non ci sono abbastanza autisti, afferma il professor **Michele Palumbo**. Ciò che può determinare un'eccessiva carenza di autisti lo abbiamo visto di recente in Inghilterra. Dopo la Brexit, il numero di autisti è diminuito e l'economia ha dovuto affrontare enormi problemi di trasporto. L'estate e l'autunno scorsi, anche il cibo e le medicine non arrivavano ai consumatori e il governo è dovuto ricorrere ai militari.

Quali sfide si prospettano per le imprese

01

Le imprese dovrebbero prepararsi ora all'obbligo di rendicontazione non finanziaria che entrerà in vigore dal 2024. Questo perché le aziende dell'UE con più di cinquecento dipendenti sono state obbligate a calcolare la loro impronta di carbonio e a divulgare altri dati relativi alla sostenibilità. Si tratta dell'attuazione della CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

02

Sulla scia del reporting ambientale, c'è una crescente pressione per introdurre ottimizzazioni ecologiche nella catena di fornitura. È particolarmente evidente nell'area relativa all'efficienza energetica dei magazzini (ad es. sostituzione delle fonti luminose e utilizzo di energia rinnovabile per l'illuminazione degli edifici). C'è anche una forte pressione ad essere più efficienti nell'uso dei mezzi di trasporto, cioè per evitare chilometri a vuoto e ottimizzare il carico dei veicoli. Una migliore efficienza dei trasporti non è solo facilitata da soluzioni come il monitoraggio GPS, ma soprattutto dallo scambio di dati sullo stato del carico tra partner che lavorano insieme nella catena di approvvigionamento.

03

La continua digitalizzazione del processo di organizzazione dei trasporti rappresenta anche una sfida per i produttori e le società commerciali. Apparentemente, i manager hanno riconosciuto il significativo valore aggiunto della digitalizzazione della supply chain dopo la pandemia, compresa la pianificazione del percorso, la selezione del subappaltatore o le comunicazioni con il vettore. Ma il ritmo della digitalizzazione è chiaramente limitato dalla disponibilità di risorse IT. I progetti di automazione dei processi logistici competono con la digitalizzazione delle imprese in altri settori. Il ritmo della digitalizzazione è anche limitato dallo stato dell'infrastruttura IT, che deve essere sostituita, aggiornata o almeno integrata con soluzioni nuove e uniche.

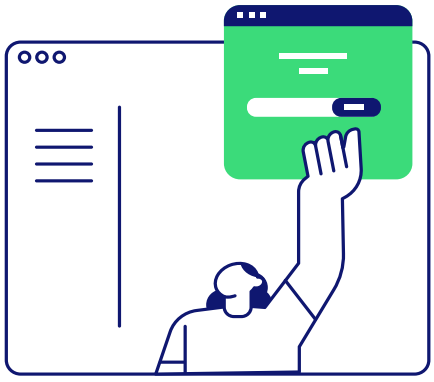
Tomasz Łyszega

Global Account Manager presso CargoON,
un'azienda tecnologica al servizio del mercato dei trasporti

La tecnologia risolve i problemi

Va bene, quindi cosa facciamo? Pragmatici come sempre, i responsabili della supply chain credono che oggi possiamo semplicemente fare un uso più efficiente della capacità di trasporto disponibile. In altre parole, possiamo pianificare meglio i trasporti, utilizzare in modo più razionale lo spazio di trasporto disponibile ed evitare i chilometri a vuoto, che ancora affliggono le rotte europee (secondo i calcoli della Commissione europea, rappresentano circa il 20% di tutti i trasporti). Anche l'intermodalità è una tendenza importante che può aiutare ad affrontare la crisi della carenza di autisti. Alleggerire il carico sulle flotte di camion trasferendo container e semirimorchi su piattaforme ferroviarie è una soluzione che può, per inciso, risolvere un'ampia varietà di problemi (ne parleremo più dettagliatamente in un articolo a parte).

Gli esperti concordano più che mai sul fatto che la tecnologia è necessaria per soddisfare tutte queste esigenze, per rendere le catene di approvvigionamento più efficienti e per fermare radicalmente le emissioni di carbonio. Senza di essa, nessuna rivoluzione dei trasporti sarà possibile. “Le aziende di trasporto dovrebbero utilizzare la tecnologia per migliorare la produttività, ad esempio utilizzando piattaforme per aumentare il fattore di carico. Per le aziende che non implementano le giuste soluzioni tecnologiche, il futuro appare piuttosto cupo", afferma **Albert Jan Swart,** esperto del settore dell'industria, dei trasporti e della logistica presso la banca olandese ABN Amro.



I fornitori che stipulano accordi contrattuali possono ora contare su una maggiore flessibilità da parte dei vettori, che tengono d'occhio ciò che accade nel mercato spot.

Preoccupazioni per "Fit for 55"

La rivoluzione digitale nelle catene di approvvigionamento sarà certamente accelerata dall'attuazione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio (UE) sulle informazioni elettroniche del trasporto merci. Questo sta già accadendo, poiché il documento è già stato adottato nell'agosto 2020 ed entrerà in vigore nell'agosto 2024. Nel frattempo, entro il 21 agosto di quest'anno, la Commissione europea emetterà il primo decreto attuativo in materia, relativo alle condizioni per l'eFTI (piattaforme di informazioni elettroniche sul trasporto merci). Perché il regolamento eFTI è così importante? Perché tra non molto gli attori della supply chain si troveranno a vivere in un mondo digitale. Un sistema condiviso collegherà vettori (autisti), spedizionieri e pubbliche amministrazioni. “Consentirà, ad esempio, una conferma più efficiente della conformità dei trasporti alle normative UE. C'è ancora un dibattito sull'accesso ai dati generati dalle compagnie di trasporto", afferma **Raluca Marian** dell'IRU.

E la mobilità elettrica e le emissioni di carbonio? Queste sono tutte grandi domande che vengono condotte all'ombra della battaglia in corso per la sopravvivenza delle imprese. Le scadenze sono state fissate, ma sono davvero realizzabili? Il piano "Fit for 55" dell'UE per ridurre le emissioni di carbonio del 55% entro il 2030 e raggiungere la neutralità climatica nel 2050 è fattibile? Riuscirà l'Europa, ad esempio, a fornire ai trasportatori un numero adeguato di parcheggi e caricabatterie per alimentare i camion elettrici? “È troppo presto per dare buone risposte su questo”, dice Raluca Marian. “Non tutte le proposte per ‘Fit for 55’ hanno ancora superato il processo decisionale. Ma sarà difficile attenersi alle ipotesi fatte. Potremo dire di più solo tra qualche anno”, aggiunge il direttore della rappresentanza IRU al Parlamento europeo.

Previsioni per il 2023

1 PREZZI DEL CARBURANTE

I prezzi dei carburanti in Europa dipenderanno da una serie di fattori, come l'offerta globale di petrolio, la domanda del mercato dei carburanti in Europa e nel mondo, la situazione geopolitica in altri paesi, nonché l'impatto delle politiche energetiche nazionali sui rispettivi mercati dei carburanti. Oggi è difficile prevedere quale sarà l'impatto finale del conflitto in Ucraina sui prezzi del carburante in Europa. La guerra in corso potrebbe influenzare i prezzi del petrolio sui mercati globali, che a loro volta potrebbero influenzare i prezzi del carburante in Europa. Se la controffensiva dell'Ucraina contro la Russia porta a un'escalation del conflitto e a un aumento della tensione nella regione, potrebbero esserci ipotetici aumenti dei prezzi del petrolio. Dopotutto, la Russia è uno dei maggiori produttori di petrolio al mondo e qualsiasi disordine nella regione potrebbe influire sull'offerta nei mercati globali e quindi sui prezzi del carburante.

2 CARENZA DI AUTISTI

Una delle maggiori sfide nel trasporto su strada in Europa è la mancanza di autisti. A causa della crescente domanda di servizi di trasporto, le aziende devono assicurarsi di impiegare conducenti, la cui carenza continua a rappresentare un problema enorme. Investire in formazione e cercare soluzioni innovative per attrarre e trattenere autisti qualificati non sta dando i risultati sperati. Nel 2023, la carenza di autisti potrebbe non essere così grave, a causa della recessione economica e del calo della domanda di trasporto. A lungo termine, tuttavia, il problema potrebbe ripresentarsi con un'intensità ancora maggiore.

3 DOMANDA DI TRASPORTO

Il rallentamento economico in Europa e la situazione geopolitica incerta stanno portando a una riduzione dell'attività economica, che a sua volta si traduce in una domanda notevolmente inferiore per il trasporto merci. I fattori che riducono nettamente la domanda nel 2023 sono la minore richiesta di prodotti (minori consumi dovuti, tra l'altro, all'elevata inflazione e al ridotto potere d'acquisto), la minore attività e il calo dei livelli di investimento. Vale la pena notare che una minore capacità di sostenere i costi delle aziende comporta anche una minore capacità di sostenere i costi di trasporto. Questo perché produttori e distributori non possono trasferire facilmente i costi agli acquirenti.

Piotr Roczniak

Head of Business Consulting and Data di CargoON,
società di supporto tecnologico alla logistica

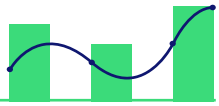
Autore, editore

Marek Szymański

Giornalista e Content Manager presso CargoON, Trans.eu Group

Da anni nel settore dei trasporti e della logistica. Nel 2000-2007 è stato caporedattore della rivista Eurologistics. Ha scritto sul mercato TSL, ad es. a Puls Biznesu, Parkiet e Transport Manager. Osserva con interesse le continue trasformazioni delle supply chain, è stato uno dei primi in Polonia a prevedere lo sviluppo della tecnologia RFID nella logistica. Ha condotto numerose conferenze sul mercato dei trasporti e della logistica, ha organizzato con il suo team Logistics Gala.

Data analysis



Piotr Roczniak

Responsabile della consulenza aziendale di CargoON, Trans.eu Group

Manager con diversi anni di esperienza nella logistica e nei trasporti. Attualmente responsabile della consulenza aziendale presso Trans.eu, la più grande piattaforma logistica dell'Europa centrale e orientale. Fornisce consulenza ai clienti principalmente nel campo della trasformazione digitale innovativa, dell'ottimizzazione della supply chain e dell'aumento dell'efficienza delle loro attività. Sviluppa la cooperazione con i clienti in modo olistico - partendo dalla comprensione delle loro esigenze fino alla raccomandazione di soluzioni che saranno un vero supporto per le loro imprese.

Giugno 2023

Autore del testo:
Marek Szymański

Elaborazione dati:
Piotr Roczniak

Graphic design:
Anna Sikora

Coordinamento del progetto:
Monika Kulej - Ślusarska

Supporto sostanziale:
Antoine Bertrandy

Supporto alla progettazione:
Roberto Garcia
Veronica Rodriguez
Ernesto Bonetti
Nicolò Calabrese
Robin Dammann
Anna Palluch-Przybyła
Paulina Sobolewska

CARGOON

BY TRANS.EU

Hai domande?

Contattaci

info@cargoon.eu

www.cargoon.eu